

047578/313139-315

15mar07 10:47:08 User266881 Session D2871.1

15mar07 10:47:14 User266881 Session D2871.2

Sub account: 047578/313139-315

File 351:Derwent WPI 1963-2006/UD=200718

(c) 2007 The Thomson Corporation

Set Items Description  
---  
? s pn=ep 119131  
S1 1 PN=EP 119131  
? t s1/5

1/5/1

DIALOG(R)File 351:Derwent WPI

(c) 2007 The Thomson Corporation. All rts. reserv.

0003137072

WPI ACC NO: 1984-232676/ 198438

XRAM Acc No: C1984-098209

XRPX Acc No: N1984-174004

Composite panel for vehicle coachwork - has simple metal sheet enclosed by moulded plastics rim with flanges or other features

Patent Assignee: REGIE NAT USINES RENAULT (RENA)

Inventor: GOUPY M

Patent Family (5 patents, 7 countries)

Patent			Application			
Number	Kind	Date	Number	Kind	Date	Update
EP 119131	A	19840919	EP 1984400427	A	19840305	198438 B
FR 2542270	A	19840914	FR 19833922	A	19830310	198442 E
PT 78150	A	19841122				198502 E
EP 119131	B	19861015	EP 1984400427	A	19840305	198642 E
DE 3460951	G	19861120				198648 E

Priority Applications (no., kind, date): FR 19833922 A 19830310

#### Patent Details

Number	Kind	Lan	Pg	Dwg	Filing Notes
EP 119131	A	FR	13	8	
Regional Designated States,Original: AT BE DE GB SE					
EP 119131	B	FR			
Regional Designated States,Original: AT BE DE GB IT SE					

#### Alerting Abstract EP A

The panel has a metal sheet (1) with a simple shape, e.g. forming an approximate rectangle, enclosed by an outer region (2) of more complicated shape, and made of plastics. The plastics can be moulded so as to incorporate hinge or lock elements, reinforcements, bosses and stiffening ribs (3).

The parts of the sheet which form the connections with plastics material are treated to improve the connection, and can also include holes to give a keying effect. The edge zones of the plastics and the incorporated features

such as ribs are injection moulded and can be fibre reinforced. Hollow zones between the metal and plastics can be filled with plastics foam.

USE - The panels can be rear doors, parts of the bonnet etc.

**Title Terms/Index Terms/Additional Words:** COMPOSITE; PANEL; VEHICLE; COACH; SIMPLE; METAL; SHEET; ENCLOSE; MOULD; PLASTICS; RIM; FLANGE; FEATURE

**Class Codes**

International Classification (Main): B29F-001/10

(Additional/Secondary): B32B-015/08, B32B-005/18, B62D-029/04

File Segment: CPI; EngPI

DWPI Class: A95; P73; Q22

Manual Codes (CPI/A-M): A11-B12A; A12-B04; A12-S04B; A12-S08A; A12-T02

12

**DEMANDE DE BREVET EUROPEEN**

21 Numéro de dépôt: 84400427.5

51 Int. Cl.<sup>3</sup>: **B 62 D 29/04**

22 Date de dépôt: 05.03.84

30 Priorité: 10.03.83 FR 8303922

43 Date de publication de la demande:  
19.09.84 Bulletin 84/38

84 Etats contractants désignés:  
AT BE DE GB IT SE

71 Demandeur: **REGIE NATIONALE DES USINES RENAULT**  
Boîte postale 103 8-10 avenue Emile Zola  
F-92109 Boulogne-Billancourt(FR)

72 Inventeur: **Goupy, Marcel**  
7, avenue de Nancy  
F-92210 Saint-Cloud(FR)

74 Mandataire: **Réal, Jacques et al,**  
Régie Nationale des Usines Renault SCE 0804  
F-92109 Boulogne Billancourt Cedex(FR)

54 **Eléments de carrosserie composites.**

57 **Elément de carrosserie composite métal-matière synthétique renforcée.** Il comporte une zone centrale constituée par au moins une pièce en tôle (1) de forme simple et une zone périphérique (2) de forme plus compliquée intégrant le cas échéant des éléments divers tels que des pièces d'articulation, de serrure, des nervures de raidissement, des renforts, des bossages, obtenus par surmoulage de matière synthétique.

Application aux carrosseries de véhicules automobiles.

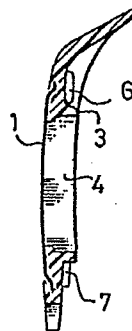


FIG.2

ELEMENTS DE CARROSSERIE COMPOSITES.

La présente invention se rapporte à des éléments de carrosserie composites constitués de métal et de matières synthétiques.

5

La réalisation de pièces de carrosserie pour véhicules de transport, telles que des capots, ou des portes en matériaux composites constitués par exemple à l'aide de résines polyester renforcés de fibres de verre, est proposée en remplacement des tôles d'acier ou d'aluminium actuellement utilisées.

10

Toutefois, l'emploi de plastiques renforcés présente diverses difficultés, en particulier celles liées à une rigidité insuffisante et à l'aspect de surface moins satisfaisant de ces produits, qui peuvent présenter localement des ondulations, retassures, piquûres, porosités, etc. Ces défauts impliquent des gammes de peinture compliquées et coûteuses pour donner lieu à un aspect comparable à celui de la tôle peinte.

15

Par ailleurs, on connaît aussi des pièces de carrosserie composites, constituées d'un élément en matière synthétique renforcée de fibres recouvert d'une pièce métallique pour en améliorer l'aspect. Le premier élément est fabriqué séparément dans un moule chauffé et sous pression, puis un flan métallique lui est rapporté lors d'une seconde opération, soit dans le moule, soit ultérieurement, au moyen d'un adhésif. Ce procédé présente l'inconvénient d'être relativement lourd et coûteux, puisqu'il nécessite deux étapes de fabrication.

20

L'objet de la présente invention concerne une réalisation nouvelle de pièces composites de carrosserie, selon laquelle l'association des éléments métalliques et de matières synthétiques permet d'utiliser au maximum les possibilités propres à chacun de ces matériaux tout en simplifiant leur procédé de fabrication.

25

30

35

L'invention sera décrite à titre d'exemple non limitatif au regard des figures 1 à 16 ci-jointes qui se rapportent respectivement :

- 5       - figure 1 : à une vue de dessous d'un capot avant de véhicule automobile selon l'invention ;
- 10       - la figure 2 : à une coupe du capot selon l'axe BB de la figure 1;
- 10       - la figure 3 : à une coupe analogue selon l'axe AA ;
- 10       - la figure 4 : à une coupe partielle analogue à la précédente d'une variante de l'invention ;
- 15       - la figure 5 : à une vue de face d'un hayon arrière de véhicule automobile selon l'invention ;
- 15       - la figure 6 : à une coupe du hayon selon l'axe AA de la figure précédente ;
- 20       - les figures 7 et 8 : à une coupe du hayon selon l'axe BB de la figure 5, montrant deux réalisations différentes des nervures de renforcement ;
- 25       - les figures 9 et 10 : à deux vues analogues aux précédentes de variantes montrant la mise en oeuvre d'un premier moyen de rigidification du hayon ;
- 30       - les figures 11 et 12 : à deux vues analogues montrant la mise en oeuvre d'un second moyen de rigidification ;
- 30       - les figures 13 à 16 : à une coupe de variantes de réalisations de l'invention montrant la possibilité de fixer un vitrage au cours de l'opération de surmoulage.
- 35       En référence aux figures 1 à 3, on voit que le capot avant de véhicule qui y est représenté comporte essentiellement une zone centrale

1 métallique et une zone périphérique 2 en matière synthétique surmoulée. La zone centrale 1 est constituée de une ou plusieurs pièces en tôle dessinées de manière à être peu coûteuses à fabriquer (emboutis faciles à réaliser, forme de flans donnant lieu à de faibles chutes, etc.).

Les parties en tôle emboutie peuvent être réalisées avec des tôles d'acier, par exemple, préprotégées ou non, perforées ou non sur leur périphérie et, suivant nécessité, revêtues de primaires d'adhérence sur les parties qui seront surmoulées afin d'obtenir une bonne solidarisation entre la tôle et la matière synthétique surmoulée. Les primaires retenus peuvent être à base de polyuréthane ou de polyester comme il est généralement connu.

L'emploi de tôle préprotégée peut permettre l'adoption d'une gamme de peinture simplifiée comportant l'application générale d'une laque, précédée ou non d'un sealer ou d'un apprêt pour conférer l'adhérence sur plastique. Il est ainsi possible d'obtenir une présentation unifiée en teinte.

La zone périphérique 2 en matière synthétique est surmoulée sur la pièce centrale 1 considérée comme un insert qui lui est ainsi solidarisée ; on profite de cette opération pour faire simultanément venir de moulage diverses nervures de rigidification 3 à 5 situées sur la face postérieure du capot, ainsi que des bossages ou des éléments de fixation de serrure 6, ou encore des pièces d'articulation de capot 7 - 8, des embases de fixation d'équilibreurs, etc. comportant de moulage les trous, filelés ou non, nécessaires à la fixation ultérieure de pièces complémentaires.

La matière synthétique retenue pour le surmoulage sera, de préférence, choisie parmi des produits sans retrait, ou à faible retrait, et on peut indiquer, à titre d'exemple non limitatif, des matériaux tels que des résines polyesters comportant une phase thermoplastique, renforcées de fibres de verre, connues en général sous le terme de résines renforcées " "Low Profile". On peut citer

aussi les résines epoxydes renforcées de fibres et des thermoplastiques renforcés, tels que Polyesters thermoplastiques (Polyéthylène ou Polybutylène Téréphtalate : PET ou PBT), Polyamides chargés ou non, Polycarbonates, Polyacétals, etc.

5

Dans un mode de réalisation préféré de l'invention, ces plastiques sont surmoulés par injection, qu'ils soient à base thermoplastique ou thermodurcissable. Dans ce dernier cas toutefois, il n'est pas exclu de les mettre en oeuvre par compression ou transfert.

10

Une différenciation d'aspect peut être réalisée sur cette pièce de carrosserie entre la zone métallique et le pourtour en matière synthétique. Ce dernier peut être de couleur et d'aspect de surface différents. On pourra ainsi conserver des parties lisses au niveau des emboutis en tôle et en réaliser des surfaces grénées pour les parties extérieures en matière plastique surmoulée, ce qui est plus avantageux que de chercher à leur conférer un aspect, lisse et brillant susceptible de révéler des défauts, malgré le surcroît de travail qui en découle.

20

Les figures 3 et 4 montrent deux modes de fixation possibles de la matière synthétique périphérique 2 à l'élément centrale en tôle 1. Dans le premier cas, la liaison s'effectue sur des bordures de la pièce 1 sensiblement dans le prolongement horizontal de celle-ci, tandis que dans le second cas, les bords de la tôle reviennent en arrière sensiblement perpendiculairement à la façade de la pièce. Cette fixation peut être facilitée en créant des trous dans la tôle, donnant lieu à des rivets de matière après l'opération d'injection, ou par tout traitement de surface déjà connu favorisant cette adhérisation.

30

Un autre exemple de réalisation de l'invention est illustré à la figure 5, qui représente un hayon arrière de véhicule automobile.

35

On retrouve comme à la figure 1 la zone métallique 1, résultant d'une simple opération d'emboutissage et la bordure 2 en matériau synthétique qui entoure également en 2' la partie centrale évidée dans laquelle sera disposée la glace 20. Comme dans le cas précédent, des nervures de renfort, de différente section (droite, à la figure 7 ; en I, à la figure 8) sont venues de moulage.

Cependant, on améliore sensiblement la rigidité en flexion et en torsion de la pièce, en disposant le plus loin possible de sa fibre neutre sur l'insert en tôle 1, un noyau cellulaire 21 ou un noyau creux 23 - 24, fixé par des moyens temporaires tels qu'un adhésif, et définitivement solidarisé lors du surmoulage par injection de la bordure 2.

Ce noyau 21 est prévu à des dimensions inférieures à la cavité correspondante du moule de telle sorte que, lors de l'opération de surmoulage, une partie de la matière surmoulée enrobe le noyau creux ou expansé, de manière à former un caisson solidaire de l'insert en tôle, lui conférant ainsi une grande rigidité.

On obtient ainsi une structure sandwich visible à la figure 9. Le noyau 21 peut être réalisé par exemple en polyuréthane expansé, en matière phénolique expansée ou tout autre matériau allégé.

Lorsqu'on emploie un noyau cellulaire, selon les différences de formes et de dimensions réalisées entre ce noyau et la cavité correspondante de l'outillage de surmoulage, on peut obtenir à volonté des différences d'épaisseur, des nervures 26 ou des parties qui rejoignent localement l'insert pour constituer des "rivets matière" 25 solidarisant l'insert en tôle 1 avec le panneau surmoulé 22 qui forme la structure sandwich (figure 10).

Lorsqu'on emploie un noyau creux tel que 23 - 24 des figures 11 et 12, ce dernier peut être constitué de tôle 23 ou de polyester renforcé 24. Dans le premier cas, il est solidarisé à l'insert 1 lors du surmoulage du caisson 27.

Dans le second cas, le matériau constituant le corps creux 24 pouvant transmettre les efforts, la solidarisation lors du surmoulage n'est effectuée que par la création d'une bordure 28.

- 5 Selon la variante des figures 13 à 16, on profite de l'opération d'injection créant la bordure 2' de l'emplacement 20 de la glace découpée dans la zone métallique 1, pour solidariser la glace 29 à l'ensemble 1 - 2'.
- 10 La glace 29 est préférentiellement en polycarbonate ou polyméthacrylate, protégée ou non par un vernis et se trouve disposée avec l'insert 1 dans le moule avant l'opération de surmoulage. Ces matières permettent la réalisation des parties périphériques avec un retour 30 en contre dépouille (figure 14) ou avec un
- 15 retour 31 percé de trous d'ancrage utilisés lors du surmoulage de la bordure 32 généralement en polyester (figures 15 et 16).

- L'insert en tôle 1 peut également comporter sur au moins l'un de ses rebords des trous 33 - 34 permettant sa solidarisation à la
- 20 bordure 34 produite par surmoulage. Dans le cas de la figure 16, on notera encore la conformation complémentaire de la zone périphérique 35 de la glace 29 et de la bordure inférieure de l'insert 1.

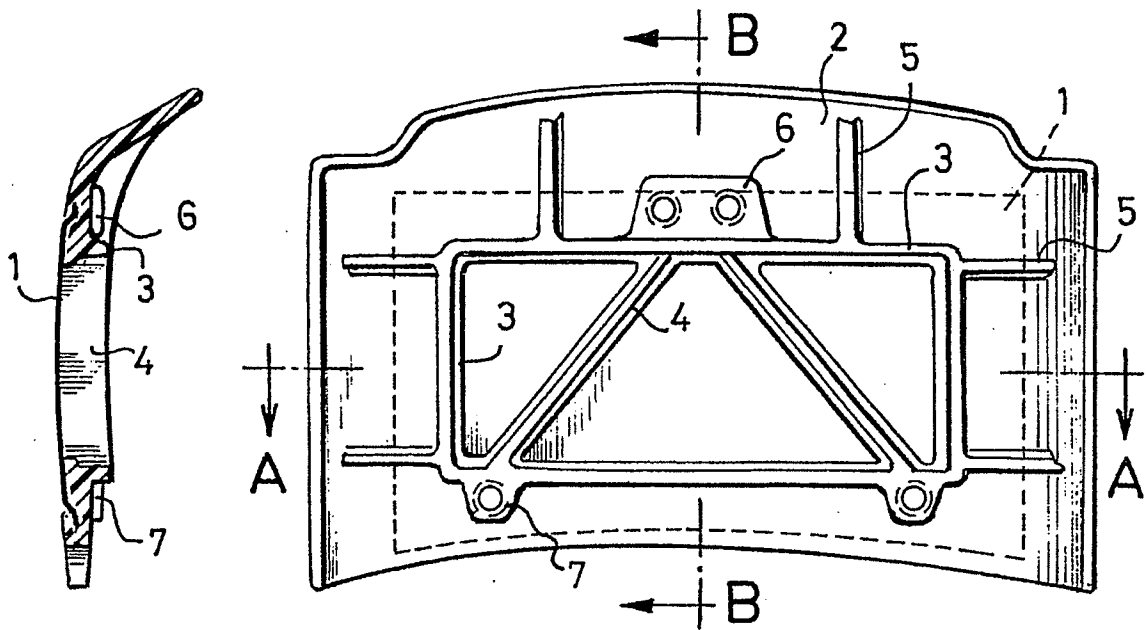
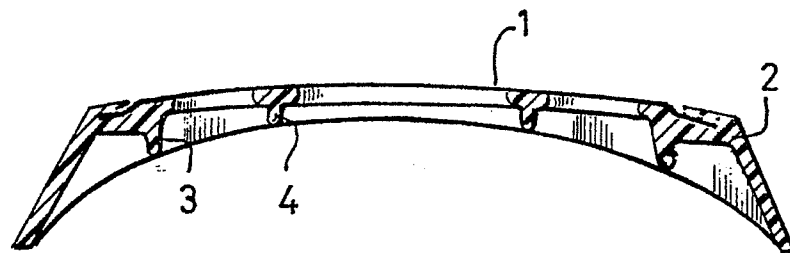
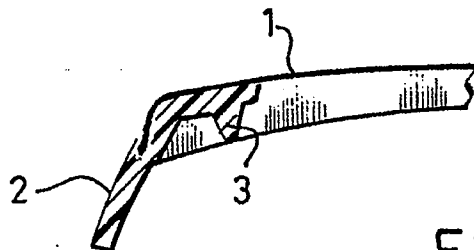
- 25 Naturellement, le procédé de l'invention pourrait être appliqué à la fabrication d'autres éléments de carrosserie que des capots ou des hayons, qu'ils soient extérieurs, tels que des ailes des capots ou des portes, ou qu'ils soient intérieurs, tels que des planchers ou des tabliers par exemple. Dans ce dernier cas en
- 30 particulier, il est prévu, à l'aide des procédés décrits, de surmouler sur un support en tôle formant l'insert, selon les endroits où on le désire, des parties d'éléments de chauffage, des supports d'instruments, de câblages, des arrêts de gaines, des paliers de passage de commandes et d'apporter des fonctions d'insonorisation,
- 35 soit par la matière rapportée par surmoulage sur la tôle, soit en l'utilisant pour enrober des produits insonorisants en plaques appliqués au préalable sur le support.

REVENDECATIONS

1. Elément de carrosserie composite métal-matière synthétique renforcée, caractérisé en ce qu'il comporte une zone centrale constituée par au moins une pièce en tôle (1) de forme simple et une zone périphérique (2) de forme plus compliquée intégrant le cas échéant des éléments divers tels que des pièces d'articulation, de serrure, des nervures de raidissement, des renforts, des bossages, obtenus par surmoulage de matière synthétique.
2. Elément de carrosserie selon la revendication 1, caractérisé en ce que les parties de la pièce (1), qui sont solidarisées à la zone périphérique (2) en matière synthétique, sont traitées de façon à améliorer l'adhérisation entre ces deux pièces, notamment par un traitement de surface connu en soi, ou par la création dans la tôle (1) de trous donnant naissance lors du surmoulage à des rivets de matière synthétique.
3. Elément de carrosserie selon la revendication 1, caractérisé en ce que la zone périphérique (2) et les éléments divers venus de moulage avec elle sont surmoulés par injection ou transfert de polymères à faible retrait renforcés de fibres.
4. Elément de carrosserie selon la revendication 1, caractérisé en ce que ledit élément à son stade final présente une zone centrale (1) en tôle dont l'aspect est lisse et brillant, contrastant avec la zone périphérique (2) en matière synthétique dont l'aspect est gréné.
5. Elément de carrosserie selon la revendication 1, caractérisé en ce que sa rigidité est complétée par surmoulage sur la face interne de la zone centrale en tôle (1), de matière synthétique enrobant un noyau en matériau du type polyuréthane expansé (21), fixé avant le surmoulage par tout moyen temporaire connu, à distance de la fibre neutre dudit élément.

- 5 6. Elément de carrosserie selon la revendication 5, caractérisé en ce que le noyau en matière expansé comporte des parties en dépression permettant, lors du surmoulage de la matière synthétique, la formation de nervures (26) ou des zones de jonction (25) avec la tôle (1).
- 10 7. Elément de carrosserie selon la revendication 1, caractérisé en ce que sa rigidité est améliorée par surmoulage sur la face interne de la zone centrale en tôle (1), de matière synthétique enrobant au moins partiellement un noyau creux (23 - 24), fixé avant le surmoulage par tout moyen temporaire connu, à distance de la fibre neutre dudit élément.
- 15 8. Elément de carrosserie selon la revendication 1, caractérisé en ce que l'on profite de l'opération de surmoulage de la zone périphérique (2) pour conformer simultanément certains organes annexes complémentaires tels que des éléments de chauffage, des supports d'instruments, de câblage et des produits d'insonorisation.
- 20 9. Elément de carrosserie selon la revendication 1, caractérisé en ce que l'opération de surmoulage de la zone périphérique (2) est utilisée pour la solidarisation d'une glace (29) préalablement positionnée dans une découpe correspondante (20) de la pièce en tôle (1).
- 25 10. Elément de carrosserie selon la revendication 9, caractérisé en ce que la glace (29) est en une matière synthétique du type polycarbonate, le cas échéant protégé par un vernis, et que ses parties périphériques présentent une forme et une structure facilitant sa solidarisation avec la matière surmoulée.
- 30 11. Elément de carrosserie selon la revendication 10, caractérisé en ce que le rebord de l'ouverture (20) de la pièce en tôle (1) déterminant l'emplacement de la glace (29) présente une forme et une structure facilitant sa solidarisation avec la matière surmoulée.

1/3

FIG. 2FIG. 1FIG. 3FIG. 4

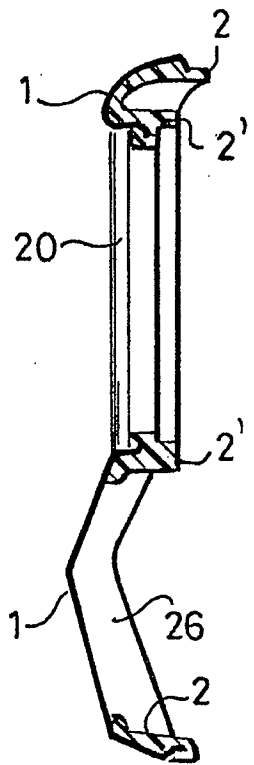


FIG. 5

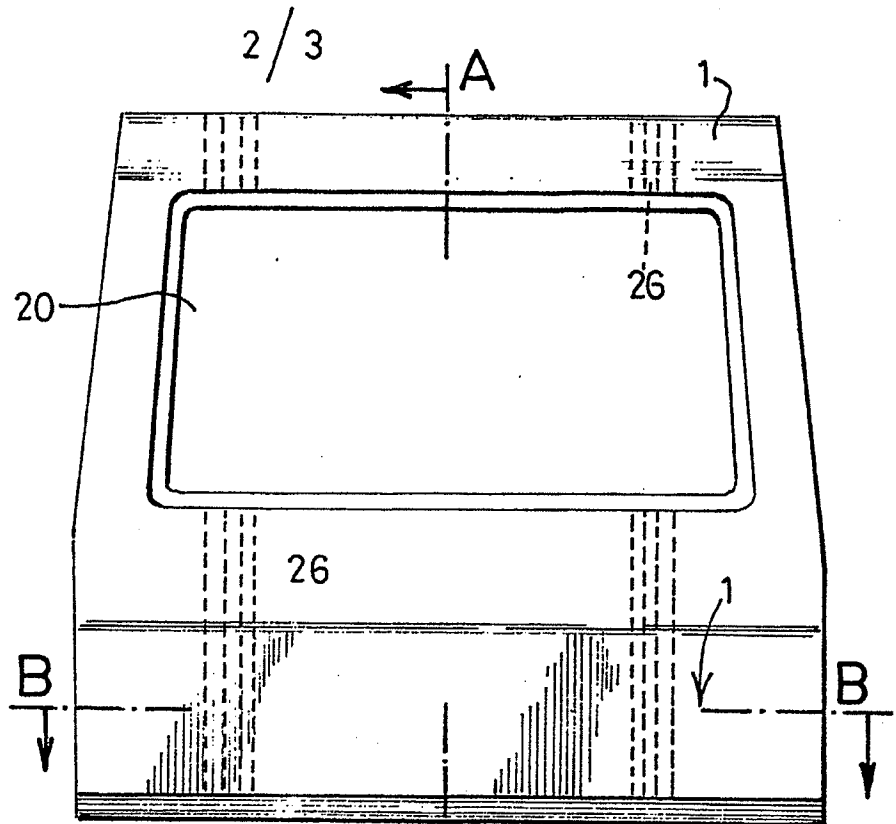


FIG. 6

FIG. 7



FIG. 8



FIG. 9

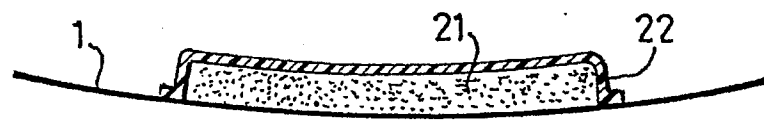


FIG. 10

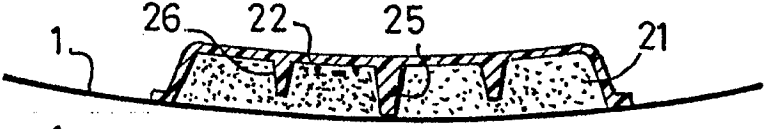


FIG. 11

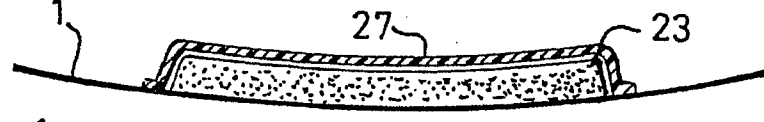


FIG. 12

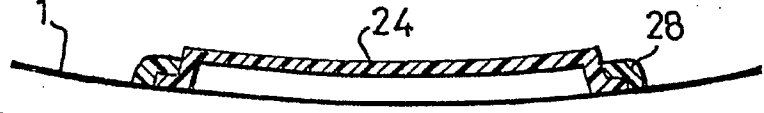
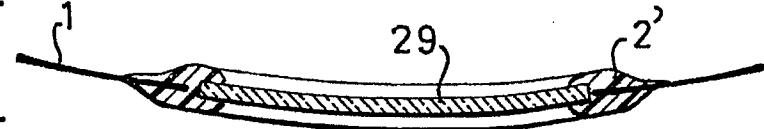
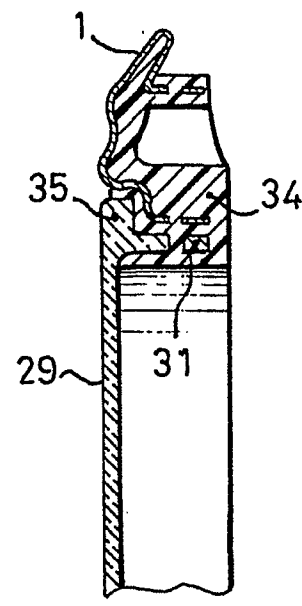
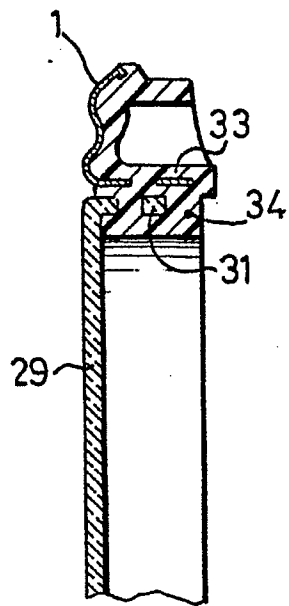
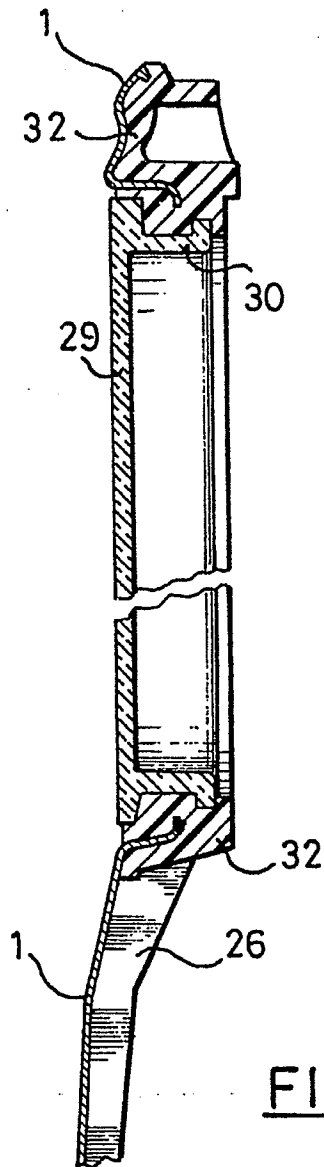


FIG. 13







Office européen  
des brevets

## RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

**0119131**

Numéro de la demande

EP 84 40 0427

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int. Cl. 3)
X	FR-A-2 479 123 (DAIMLER-BENZ) * Revendications 1-4 *	1, 2, 4	B 62 D 29/04
A	FR-A-1 296 103 (RENAULT) * Résumé, points 1-4 *	1, 8, 9	
A	FR-A-2 205 403 (RESEARCH PLASTICS) * Revendications 6, 11 *	1, 3	
A	FR-A-1 567 839 (WAGGONFABRIK TALBOT)		
A	CH-A- 201 802 (PORSCHE)		
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int. Cl. 3)
			B 62 D B 60 P
Le présent rapport de recherche a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 07-05-1984	Examineur SCHMITTER J.M.
<b>CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES</b>			
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons  & : membre de la même famille, document correspondant	

**Family list****3** family members for: **FR1296203**

Derived from 3 applications

[Back to FR129](#)

- 1 Apparatus for continuously deforming thermoplastic foils**  
**Inventor:** PASCHKE HEINRICH (DE) **Applicant:** RHEINMETALL GMBH (DE)  
**EC:** B29C51/22; B29C51/22B; (+2) **IPC:** B29C51/22; B29C59/06; B32B27/00 (+3)  
**Publication info:** **FR1296203 A** - 1962-06-15
- 2 Improvements in or relating to apparatus for treating thermoplastic foils**  
**Inventor:** **Applicant:** RHEINMETALL GMBH (DE)  
**EC:** B29C51/22; B29C51/22B; (+2) **IPC:** B29C51/22; B29C59/06; B32B27/00 (+3)  
**Publication info:** **GB927959 A** - 1963-06-06
- 3 Apparatus for continuously deforming thermoplastic foils**  
**Inventor:** PASCHKE HEINRICH (DE) **Applicant:** RHEINMETALL GMBH (DE)  
**EC:** B29C51/22; B29C51/22B; (+2) **IPC:** B29C51/22; B29C59/06; B32B27/00 (+3)  
**Publication info:** **US3126580 A** - 1964-03-31

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide